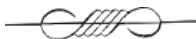


PUSZTAI JÁNOS

## Fejezetek a szentesi repülés történetéből

V. rész



### Honfoglalás földön és levegőben: 1939

A repülés fejlesztésére meghatározó hatású volt az 1938-ban elindult, annak kibontakozását realizálni kész bel- és külpolitikai folyamat. A négy szövetséges hatalom a „Londoni-ultimátum” néven, a magyar repülőipar tilalmának szankcióit felülbíráta, majd egy újabb szerződéssel csak a katonai repülőgépek gyártását és azok felfegyverzését tiltották, de ennek ellenőrzését is a magyar kormányra ruházta. Jelentős lökést adott ehhez Darányi Kálmán miniszterelnök 1938. március 5-én, Győrben mondott program beszéde a haderő fejlesztési reformról. Ezt rövid idő multával követte, annak a gyakorlati megvalósítását jelentő, pótagós költségvetés parlamenti megszavazása, majd az erre alapozott Huba I.-hadrend bevezetése.

A trianoni kényszerbéke horgonyláncán



**1. ÁBRA** A HANGÁR ELŐTTI BETONON ÁLLÓ BÜCKER JUNG-MANN Bf-131 AZ 1939-ES HANGÁRAVATÓN (GULLAY-ARCHÍV.)

már ott volt az újabb háború ballasztja, vagyis hazánk igazságtalanul elcsatolt területeinek visszahódítását követelő hazafias, történelmi parancs. Ennek a realitását előre vetítette, erősítette a revízióra törő erők meg-megújuló politikai erőpróbája.

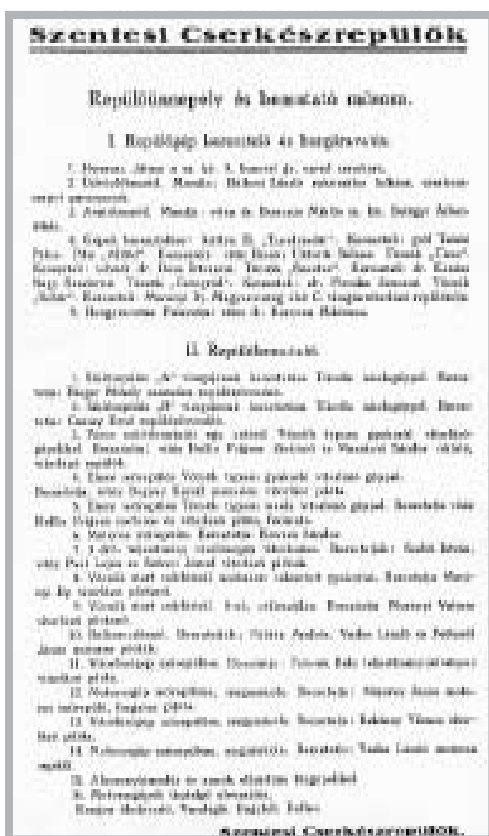
Az előző évi repülőtér avatásakor a jelenlévő Rátz Jenő honvédelmi miniszter kijelentette: a város tekintse megtisztelőnek, hogy most már a szentesi repülőtér is belépett a katonai szükségrepülők sorába. Ugyanekkor, a légierő fejlesztésének kényszerében ismét felmerült egy katonai repülőegység (század vagy osztály) Szentesre telepítésének gondolata, végleges elhelyezésének terve. A hadügyi kormányzat erre a bázisra mind az Újvidék–Szeged–Szentes–Szolnok, mind a Budapest–Kecskemét–Szentes–Arad vagy Te-mesvár kurzuson már korábban, 1916-ban is tervezett közbeeső repülőteret létrehozni, – mint erre már az első fejezetben utaltam. A ’37-es évben előbb repülőszázad, később repülőosztály, majd ’38-ban ugyancsak repülőszázad vagy osztály és egyéb repülő alakulatok Szentesre telepítésére<sup>1</sup> volt kísérlet, nemcsak repülésbiztonsági, területvédelmi, hanem képzési céllal is, de az anyagi híján folyamatosan halasztódott egészen 1943 közepéig, majd végleg megbukott a terv és kikerült a város a légierő fejlesztési programjából.

A felkínált lehetőség több éven át történő többszöri felújítása, a többéves elodázás után a minisztériumban végül is a napirendről levenni kényszerültek az új repülőbázisok

létesítésének témáját, hiszen az ország védelméhez szükséges repülőgépállományt sem állt módjukban előteremteni. Az ország gazdaságának nehéz helyzete, a hadi költségvetés nem tette lehetővé a légierő ez irányú fejlesztési tervének megvalósítását, pedig a megyei és a városi vezetés a közgyűlések jóváhagyásával óriási anyagi áldozat meghozatalára is készek voltak. Elkészült a Felsőcsordajárást kettészelő vicinális át áthelyezésének terve, a beruházás költségeit a megye vállalta magára. A város nemcsak a vízellátást és a villamosáram kivezetését vállalta, hanem a laktanya és a repülőterei irányítási, gépelhelyezési és karbantartási, raktározási épületek létrehozásához a területet ingyen biztosította volna. A megcsonkított országban megmaradt, mindenképpen hiányos ipari háttér nem volt képes lépést tartani a szükséges technikai és az igényelt mértékű hadiipari fejlesztési követelmények, megrendelések teljesítésével. Ez elháríthatatlan akadályt emelt az ipar és a hadsereg technikai korszerűsítése elé. A német fél viszont nem teljesítette ígéreteit, vállalásait, vagy óriási késéssel szállította a megrendelt eszközöket, azt sem az igényelt mennyiségben.

1944 nyarán mégis megvalósult a katonaság idetelepülése, amikor is június végén az OB. Südost hadseregcsoport három Giant (német Messersmitt Me-323 típusú) szállítógépe vette birtokba a repülőteret, majd szeptember hónapban a 1. magyar hadsereg repülő futárja települt Szentesre.

A Trianon szabta határok revíziójához az utat a müncheni egyezmény (1938. szeptember 29–30.) nyitotta meg. A „Nagy-Magyarország” újra álmodása, a revíziós politika ábrándjának kiteljesedéséhez adott külpolitikai támaszt az 1938. november 2-án Ribbentrop német és Ciano olasz külügyminiszter által aláírt, első bécsi döntés néven megismert határozat. Hitler szövetségeket keresett Európa térképének és népeinek, a német érdekeknek megfelelő átfarmálásához



2. ÁBRA A BEMUTATÓRA KÉSZÜLT SZÓRÓLAP

s ezzel a lépéssel Magyarországot jelentősen közelítette a Birodalomhoz. A bécsi döntés egyértelmű elkötelezettséget jelentett a magyar külpolitikának. Ezek szellemében kezdődött az 1939-es esztendő. Németország 1939. szeptember 1-én megtámadta Lengyelországot. A második világháborút előkészítő politika a fegyveres összecsapásba torkollott, és kezdetét vette a féktelen pusztítás.

## Repülőnap hangáravatóval

A Szentesi Napló riporterének, a szentesi repülők négyéves erőfeszítéséről Ésaiai könyvének XL. rész 31. verse jutott eszébe:

„...akik az Úrban bíznak, erejük megújul, szárnyra kelnek mint a saskeselyűk, futnak, nem lankadnak meg, járnak és nem fáradnak el.”

Az előző esztendő is jól fejeződött be. Átadásra került a Petőfi u. 1. sz. alatt, (a mai nyomda helyén) a több helyiségből álló klub és az iroda. A téli elméleti oktatás mellett a közös szórakozásnak is megnyílt a lehetősége. A kényelmes bútor, rádió, társasjáték, telefon stb. tette komfortossá a helyiséget.

A repülőtér állapotától függően késő ősszel és kora tavasszal, – időnként – felmentek a Hármashatár-hegyre repülni. Így történt ez február 12-én is. Előtte való napon, Steft Tibor a MAeSz titkára, főoktató táviratot küldött Szentesre „A meteorológia holnapra erős északnyugati szellet jelez a Hármashatár-hegyre. »C« vizsga idő várható!”

Januártól március végéig használhatatlan volt a fölázott szentesi repülőtér, s szállító-kocsijukkal vitték a Vöcsök gépeket. A síkvidéki csörlés mellett a lejtővitorlázást is tanulták. Élt bennük a tudat, hogy csak annak az »A« vagy »B« vizsgának van teljes értéke, amelyiket a csörlés után, még a hegyi kicsázlizással is (a kiparittyázás kifejezést is gyakorta használták) megerősítenek. Más-más értékrendbe sorolták a hegyen és a síkságon elért vizsgaeredményeket. Amíg nem sikerült vitéz Bogyay Kamillnak csörlésből bizonyítani, termikeléssel megrepülni a »C« vizsga

feltételét, addig az a téveszme élt – legalábbis Szentesen – hogy síkvidéken, csörlésből nem lehet elérni a termik emelő zónáját. Murányi Vali kilenc perc 30 másodperccel, (ezzel lett ő az országban a harmadik »C« vizsgás nő) és vitéz Bogyay Kamill második nekifutásból 17 perc 30 másodperccel, először 1939. február 12-én, lejtőszélben repülte meg a »C« vizsga követelményét. Ezzel emelkedett négyre a szentesiek közül C vizsgát tett repülők száma. Kamill kapitánynak fél évvel később augusztus 6-án – immár Szentesen –, az Ilohárra keresztelt Vöcsökben, 150 méter csörlési magasságból, termikben felemelkedve 400 méterig, 11 perc 48 másodperces idővel, sikerült megrepülnie a síkvidéki »C« vizsga feladatát. A lelkes zurnalizsita ilyen címet adott írásának: „Vitéz Bogyay Kamill százados bravúrja a szentesi repülőtéren”. Nem a szenzációt ígérő, hangzatos cím, hanem az írásban kijelentett egy mondat zavar. Nevezetesen, amikor arról ír a Szentesi Napló augusztus 9. számában a túlfutott riporter, hogy „vitéz Bogyay Kamill százados, Magyarországon először emelkedett ki csörlésből és repült termikben »C« vizsgát.” Ha ez hihető lenne, őszintén örülnék a ténynek, márcsak azért is, mert ez a korában nagyszerű teljesítmény a szülővárosomban született és az a szívemnek igen kedves emberhez fűződik. Azt nem tudnám megmondani, hogy Kamill kapitány »C« vizsgája hanyadik volt a síkvidéken,

a csörlésből repültek sorában, egy dolog azonban bizonyos, hogy a tudósító leírásából csak a repülés ténye hiteles. A teljesítményt csakis a Szentesen, csörlésből elért, termikben repült, első »C« vizsgaként fogadhatjuk el.

A szentesi cserkészrepülőket meghívták Vásárhelyre, a március 15-i ünnepség után bemuta-





4. ÁBRA A VIHAROS ÉGBOLT PRÓBÁLJA ELRETTENTENI AZ APRÓ BÜCKER-131-T

tót tartani. Ott volt vitéz dr. Bonczos Miklós belügyi államtitkár, a szentesi repülők elnöke. A program szerint bemutatót tartott volna vitéz Bogtay Kamill, Murányi Ili, Murányi Vali és Massányi Sándor (a szentesiek kedvelt Manó bá'-ja, oktatója). A kedvezőtlen időjárás áthúzta a szervezők szándékát, így az érdeklődőknek csak a Vöcsök testközeli megtekintésére nyílt lehetősége.

A hitleri Németországgal a Csehszlovákia feldarabolására kötött megállapodás alapján, a március 14-én Ungvár térségében elkövetett határprovokációk sorozatában, majd az azt követő Kárpát-Ukrajna visszaszerzésére indított hadműveletben, városunk szülöttje, a repülésben naggyá lett pilóta, egri Pirithy Mátyás<sup>2</sup>, Szobránc légterében március 24-én aratta első légigyőzelmét. A fiatal Szlovákia német befolyás alatt állt, mint Magyarország is. Hazánk egykori területét ájból birtokba vevő csapataink nem rendelkeztek az új határvonalat kijelölő pontos

térképpel, és esetenként azokra a területekre is áttévedtek, amelyekre Szlovákia is igényt tartott. Magyarország és Szlovákia között nem volt hadiállapot ennek ellenére a vitás helyzetet teremtő magyar csapatokat repülő és szárazföldi támadásokkal akarták megtorolni. Például '39. március 24-én a szlovákok bombázták Igló repülőterét, vagy egy másik esetben a Munkácsról Miskolcra települő vadászipilót századot is támadta meg kilenc szlovák vadászgép. Pirithy főhadnagy időben észlelte a támadó köteléket. Jelére az egység fölvette a harcot és az összecsapás végén a két szlovák vadász csak azért maradhatott meg, mert azoknak időben sikerült elszélelniök. Ez történt Szobránc térségében. A zürichi nemzetközi szabadléggyömb verseny résztvevőinek a belügyminiszter 53.422/1939. sz. engedélye hozzájárult ahhoz, hogy május 14-én Magyarország területén leszállhassanak. Egyben felhívta a lakosság és a belügyi szervek figyelmét arra, hogy csak kellő igazoltatás után



5. ÁBRA BONCZOS MIKLÓS ÁLLAMTITKÁRNAK ÁTADJÁK A BÜZAVIRÁGBÓL KÉSZÜLT MODELLT



6. ÁBRA DÖME BÉLA GYŰJTEMÉNYÉBŐL

segítsék és támogassák a sportolókat. Április volt az a hónap, amikor végre nehezebb eszközökkel is rá lehetett menni a repülőtér talajára. A megkezdett gyakorlati repülésnek azonnal meg lett az eredménye, mert ketten B vizsgát tehettek.

Ez év tavasza, amit szerényen úgy jellemeztek a szentesi újságok, hogy emberemlékezet óta nem tudnak megnevezni másik ilyen hűvös és esős kikeletet, mint az ideit, az évszak mégis adott alkalmat újabb avatásra és gépkeresztelőre. Gróf Teleki Pál miniszterelnök, főcserkész a rendezvényt méltónak találta arra, hogy azt jelenlétével megtisztelje. A rendezők, meghívták a Magyar Cserkész Szövetséget, és valamennyi cserkészrepülő szervezetet. Szinte mindenki eljött a május 21-i repülónapra, aki a magyar repülésben már nevet szerzett, hazánkban. Itt jelentették be először, hogy Szentest a síkvidéki repülés fellelőjévé kívánják fejleszteni.

Több elképzelés is született arra, hogy mekkora legyen és milyen anyagból épüljön a hangár. Mind sürgetőbb volt a géptároló megépítése, mert addig, amíg az el nem készül, minden repülés előtt ki kell szállítani a műhelyben, a pincében vagy kocsiszínekben tárolt gépeket, ott összeszerelni, majd repülés végén ismét elemeire bontva visszavinni a biztonságos óvó-védő fedél alá. Még '38 kora tavaszán elkészült annak a géptárolónak a terve, amelyet a legolcsóbb alföldi építőanyagból, vályogból tervezett megépít-

tetni vitéz Bogvay Kamill. A terv a gépek elhelyezésén túl konyhát, pihenőt, műhelyt, mosdót, és WC-t is tartalmazott volna, de a vezetőség a mintegy 1600 pengőbe kerülő létesítmény gondolatát elvetette. A sportelnök elgondolásával tervezett hangár mindössze három vitorlázó gép befogadására lett volna csak alkalmas, de már 1939 tavaszára 10 repülőgépre növekedett az állomány (2 db Zögling, 4 db Tücsök, 2 db Vöcsök, 1 db Szittya és 1 Pilis), így újabb elhelyezési gond nehezedett volna a szervezetre. Tavaszra a csörlőautók száma is 3-ra gyarapodott, de a két új szállítókocsi elhelyezése is tovább növelte volna a tárolási gondot. A korábban nem remélt megyei támogatás ígérete új lendületet adott a hangárépítés ügyének. Horthy István, a MAeSz elnöke is értesítette a szen-



7. ÁBRA SZENTES VÁROS KÖZPONTJA A LEVEGŐBŐL: LIGET A KURCA-HÍDDAL ÉS A MEGYEHÁZÁVAL  
(A FELVÉTELT PAP LÁSZLÓ KÉSZÍTETTE)



teszi cserkészrepülőket v. dr. Bonczos Miklós főispán útján, hogy a Szövetség is támogatni fogja a szentesiek hangár- és repülőgép építését. A műegyetemi repülők javaslatára Menyhárt István építésmérnököt, egyetemi oktatót, kérték föl egy gyorsan felépíthető, tartós állékonyságú és nagy befogadóképességű géptároló pauszpapírra álmodására. A kiviteli tervet már 1938 júliusában megrendelték. Az őszi indítású építkezés elmaradt. Március 1-jén elkezdődött – az országban először – a feszített hélyszerkezetű vasbeton hangár építése. Az ütem imponáló volt, mert a május 21-re tervezett repülőnapon megtörtént az avatása, addig elkészült a betonpadlózat, és a hangár előtti rakodótér, illetve a szelevényi átról bevezető burkolt útszakasz is. A tempóra utal az a tény, hogy a jóváhagyott terveket 1939 februárjának közepén kapták a cserkészrepülőktől. Még ebben a hónapban 23-án dr. Berczeli Károly, az 595. sz. Beth-

len Gábor Cserkészcsapat repülő szakosztályának titkára, a 347. sz. telekkönyvi betétben a 16707 helyrajzszámú területet kéri a hangár építéséhez „egy pengő örökhaszonbérért”.

A városi közgyűlés a június 2-án kelt határozata tudomásul veszi a terület igénylést 115/kgy./1939. sz. 2083-1/kg., – és időközben a Cseuz Béla városi főmérnök egyetértésével, a polgármester az ügyet meggyorsító segédletével megkapott építési engedéllyel szabályosan fölépült a hangár. Ez a határozat már figyelembe veszi a repülőket későbbi bővítési szándékát is. A városi közgyűlés – ennek megfelelően – elrendelte a fejlesztés útjában lévő

rakodókert áthelyezését a csősz épületétől keletre.

A város az igényelt területet is megtartotta saját tulajdonában, de azt „a sportrepülés javára,” annak kizárólagos használatában meghagyta úgy, hogy a repülő telepet 320 ezer pengő értékkel a telekkönyvbe bejegyeztette. A közgyűlés korábban az ínségmukára kapott kormánytámogatásból, közel 20 ezer pengő ráfordítással planírozta a repülőtér talaját. De ne vágjunk a dolgok elébe.

A repülő osztály vagy század idehelyezési szándékot megerősítendő, – a honvédelmi miniszter javaslatára, – már ’38 augusztusában v. dr. Bonczos Miklós főispán indítványt tett a szentesi repülőtér bővítésére. A szeptember 14-i megyei kisgyűlés a repülőknél szánt támogatás kiegészítésén túl javasolja a városi közgyűlésnek, hogy a repülőtér jelenlegi területét egészítsék ki 100 katasztrális

holdra.

A Szentesi Napló tudósítójának nyilatkozta Massányi Sándor oktató „már harmadik hete épül a hangár, amit Menyhárt István műegyetemi tanársegéd tervezett.” Alapterülete 21x21 méter, a befogadó képessége 10 vitorlázó és 3 motoros repülőgépet. A Magyar Légügyi Hivatal nemcsak erkölcsileg támogatta az új technikával készülő szentesi hangár építését, hanem a tervezőnek és a kivitelezőnek szánt ígérettel is kiegészítik terveiket – mondják – „ha az itteni építmény beválik, akkor az országban máshol is felépítetik azt. Így is lett. A nyilatkozat '39 áprilisában hangzott el.

A hangár építése befejezéshez közeledett. A beton héjszerkezet már áll, csak a száradása tart. Közben megkezdődött a szelevényi áthoz kapcsolódó hangárhoz vezető bekötőút és a hangár padlózatának, illetve az előtte lévő terület betonozása. Az egyesület a hangár<sup>3</sup> közel 20 ezer pengős számláját a

Bonzos-féle megyei repülőalapról, a megyei támogatásból, a város 2200 pengő adományából (aminek egy hányadát repülőgép építésére kapott az egyesület), illetve még az ezen fölül 1000 pengő segélyéből és számla átvállalásából végül, de nem utolsósorban a LűH adományából tudta kifizetni. Ebből, csak a hangár padozatának betonozása 4691 pengő volt, amit a „veszélyes (át)kanyarok kiépítésére felvett” keretből hitelátruházással engedélyezett a miniszter a főispánnak. A hangárhoz vezető bekötőútra 3000 pengő jutott a kereskedelmi minisztérium jóváhagyásával, amit Csongrád vármegye biztosított az állami költségvetésből. További 1500 pengő segélyt kaptak a működési költségre a szentesi cserkészrepülő, illetve 5000 pengőt új repülőgép vásárlására és egy újabb 2500 pengő támogatással pedig meg tudták oldani a harmadik autó megvételét és csörlővé alakítását is. A szentesi cserkészrepülők kérésének megfelelően a megyei vezetés – még ebben



9-10. ÁBRA BOGYAY KAMILL RUBIK ERNŐNEK KÜLDÖTT LEVELE A BALESET LEÍRÁSÁVAL

az évben – arról határozott, hogy 1940-től, évi rendszerességgel, 2800 pengővel finanszírozza a működésüket. Javaslataikra a városi közgyűlés 111/ kg.1939 határozatával így nyújt anyagi segítséget a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnak, hogy ha azt közvetlenül a szentesi cserkészrepülők támogatására fordítja. Biztonsági okokból a sportrepülők kéri a szelevení nyári át lezárását.

A hangáratóra tervezett repülőnap szervezése már az építkezés indulása előtt megkezdődött. Gróf Teleki Pál miniszterelnököt vitéz dr. Bonczos Miklós belügyi államtitkár, a szentesi repülők elnöknek közbenjárásával hívták meg. A miniszterelnök ár kijelentette, hogy örömmel jön Szentesre. Az ünnepélyes avatásra meghívást kapott vitéz Bartha Károly tábornagy honvédelmi miniszter, vitéz Keresztes-Fischer Ferenc belügyminiszter, vitéz Mérey László altábornagy a szegedi hadtest parancsnoka, vitéz Falta László altábornagy, majd a Légügyi Hivatal, az Aero Szövetség, az Idegenforgalmi Hivatal képviselőiben gróf Zichy Nándor, a HMNRA-tól Horthy István, Pintér Aladár tábornok és gróf Károlyi Viktor, valamint a repülőegyesületek előkelőségei, így többek között dr. Szeder János a MOVE elnöke – városunk szülötte – ,ezen kívül a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület teljes állománya, valamennyi budapesti és vidéki cserkész vitorlázórepülő egyesület. Kiemelt helyet foglaltak el a meghívottak listáján még az esztergomi, a budapesti MOVE, a MÁV Testvériség vitorlázó repülői, a BSZKRT és a szolnoki BSE sportrepülői. A BSZKRT itt mutatja be első ízben legújabb szerzeményét a HA-NAF lajstromjelű Bücker Jungmaistert.

Eljött Szentesre hazánk katonai- és sportrepülőinek valamennyi kiválósága. Erre a nagyszerű, országos rendezvényre húsz motoros és 15 vitorlázó gépet vártak a városba. A megye cserkész-, és levante csapatai

már bejelentették részvételüket. A hangár, valamint hat repülőgép (egy-egy Pilis-II., Szitytya-III., Vöcsök, három Tücsök) és két új csörlőautó avatására kerül sor. Tudnivaló, hogy a kor szokása szerint akár a Filmhíradó, akár a Rádió csak kivételes jelentőségű rendezvényeken jelent meg. A szentesi hangárató és gépkeresztelő programját a Magyar Rádió tizenhat órától közvetítette Budinszky Sándor jeles riporter közvetítésével. A Magyar Hangosfilm Híradó megrendelésére a Magyar Film Iroda a teljes műsoráról filmet forgatott.

A repülőnapon a magyar légierő kilenc gépes vadász százada kötelék műrepülésre készült, majd a bombázókkal közösen földi célok elleni együttes légitámadásukkal színezték volna a műsort. Az elhárításukra a magyar hadsereg legújabb „tűzgépeit” vetik be – írják a programról a lapok. A helyiek iskolarepülőket bemutatását, a budapestiek vontatásból kötelék-, majd vitorlázó gépekkel műrepülést terveztek. Végül ballonvadászat zárta volna a műsort.

A rendezvény jelentőségét mutatja az is, hogy a MÁV filléres gyorsvonatokat indított Szentesre. Ezzel, ötszáz lelkes érdeklődő érkezett Budapestről, valamint a nagy lapok tudósítói, a rádiósok és a filmesek.

A miniszterelnök és a kormányhivatalok vezetőinek fogadására, és a megjelent teljes repülő élmezőny megvendégelésére, a gépek keresztelőjére 600 pengőt biztosított a Csongrád vármegyei alispáni hivatal. Már korán reggel landoltak a sportgépek. Kilenc órakor szállt le vitéz dr. Bonczos Miklóst szállító repülőgép. Két Focke-Wulf Fw 58 „Weihe” kétmotoros géppel érkeztek vitéz Bánfalvi vezérkari ezredes, a m. kir. légierő vezérkari főnöke, Szirmay Aladár vezérkari alezredes, vitéz Tarnóczy Sándor alezredes, vitéz Kovács Endre őrnagy, Ágosházy őrnagy és Pogány Lajos százados, a hozzájuk tartozó kísérettel. Ugyancsak délelőtt érkezett meg Papp Sándor nyugalmazott államtitkár, a



Magyar Cserkész Szövetség elnöke is.

Sokkal korábban nem lehetett tudni, de a déli órákban már látnivaló volt – ha nem is teljes meglepetésként – ,hogy Szent Péter is készül e jeles napra, nyilván önálló programmal. Alig néhány perccel a délutáni kezdés előtt (15 óra 30 perc) hatalmas szélvihar söpört végig a repülőtérén, majd azt követően ismétlődő, sűrű záporral öntözte az egyébként is üde mezőt, közben dörgött, villámlott. Bevezetőül hatalmas porvihar sötétítette el a Napot. Éppen ekkor érkezett meg a MALERT utasszállító gépe az illusztris vendégekkel, Újvári László kapitány, a „milliomos pilóta” vezetésével, (Európában ekkor, vele együtt még csak 28-an repültek túl a millió kilométert,) akinek igencsak szüksége volt kimagasló szakmai tudására, hogy az ítéletidőben, a viharos erejű oldalszélben, baj nélkül tudjon landolni, letenni a gépet az akadályokkal körbevett sportrepülőtér gyepére, a Junkers méretéhez és leszálló sebességéhez viszonyított zsebkendőnyi területre. Ezen az utasszállítón érkezett vitéz Imrédy Béláné, Kunder Antalné, vitéz dr. Bonczos Miklósné, Álgay-Hubert Pál kereskedelmi államtitkár és felesége, Haeffler István minisztériumi osztálytanácsos, a sajtófőnök helyettese és Beér Gyula miniszteri titkár.

A Magyar Aero Szövetséget dr. Ember Sándor társelnök, Rotter Lajos és Buzay Lajos alelnök képviselték. A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalaptól Bereczky László titkár vett részt a rendezvényen. Megtisztelték jelenlétükkel a cserkészrepülők ünnepségét vitéz Ricsói-Uhlyarik Béla főispán, dr. Kibédy Dósa István alispán és dr. Kanász Nagy Sándor a város polgármestere.

A kezdésre a hatalmas felhőtornyok között időnként már átvilágított a nap, de továbbra is maradt az alacsony felhőalap (100-200 méter), ami sajnos meghíásította a biztonság és a láthatóság miatt a magasabb felhőalapot igénylő műrepülést. Függetlenül a mostohára fordult időjárástól, még percekkel



**11. ÁBRA.** A SZENTESI ORSZÁGOS REPÜLŐNAP LEGMAGASABB RANGÚ VENDÉGE, GR. TELEKI PÁL MINISZTERELNÖK A DÍSZTRIBÜN ELŐTT.

a program megkezdése előtt is óriási tömeg hömpölygött gyalog, kerékpáron, autóval és mindenféle földi járművel a repülőtérre, a már kinnlévők is – dacolva a szeszélyes tavasz hozta komisz idővel – következetesen kitartottak. A buszok, már déltől folyamatosan szállították a repülés iránt érdeklődőket. A MALERT külön autóbúsa a szegedi, a hódmezővásárhelyi, a makói különjáratú buszok és az iskolai különvonatok ontották az érdeklődőket. Budapestről csak a „filléres vonat”-al ötszáz utas érkezett.

Még az előző évi repülőtéravatón megígérték a szentesiek, hogy a következő alkalommal már repülőgépen szállítják át a hódmezővásárhelyi vezetőket. Az ígéret tette-re váltásának ideje a hangáravatóval érkezett el. Hódmezővásárhelyre dr. Endrey Béla polgármesterért még a délelőtt folyamán repült át a Gerle és a szentesi indulástól számított fél órában belül már vissza is érkeztek. Azért csak

őt hozták át egyedül, mert dr. Simkó Elemér főispán nem vállalta a légi utat.

Nem lenne korrekt elhallgatni, hogy már a rendezvényt megelőzően is nagy rivalizálás folyt a nevét a hódokról kapott mezővárosért a kulisszák mögött, amit az avatás szervezése csak tovább fokozott. A kegyeiért vetélkedő városokkal lojális Hódmezővásárhely tíz kilométerre fekszik Algyőtől, és pontosan 27 km-re Szentestől. Közúton bármelyik repülőtér könnyen megközelíthető. Vásárhely vezetői hezitáltak a hovatartozás dolgában, mert önálló repülőtér akartak létrehozni a laktanya mögötti 200 kh-on, de ezt nem támogatta a kormányzat és a költségei is riasztóan hatottak. Az elhatározott önállóság kezdeti lépéseinek végül az vetett gátat, hogy a repülőtérnek alkalmas terület magántulajdon volt, amit nem volt hajlandó sem eladni, sem átengedni a birtokosa. A Szegeden elindult szervezés a cserkészrepülés irányába mozdult, ami Szentestnek kedvezett. E bizonytalanság szelét tervezte vitéz Bogyay Kamill, a szentesi repülők sportelnöke, a helyi érdek vitorlájába fogni, Ő nem is sikertelenül. Mégis Szegeden alakult meg a Pálffy Dénes cserkészőrs, amely alapjául szolgált az 1940-ben Hódmezővásárhelyen megalakult cserkészrepülő csapatnak. Saját repülőtérük nem lévén, mindkét repülőtérre jártak repülést tanulni a vásárhelyi fiatalok. Építettek egy Tücsök típusú siklógépet is.

A város is fölvette ünneplő ruháját. A főutcán hatalmas transzparens volt átfeszítve az át felett, a Kossuth térbe torkolása előtt, „*Repülőnap május 21-én*” fölirattal. Ez a kép jelent meg a Magyar Szárnyak 1939. 6. számában, háttérben a vármegyeháza impozáns homlokzatával. A városban és a megye minden helységében plakátok hirdették az országos rendezvénné lett repülőnapot és rajta a Trianont fricskázó nemzeti dacot a „*Mégis repülünk!*”-gondolatot, Ember Sándor képviselő, még 1932-ben mondott, és országosan elterjedt, jelmondattá lett szavait. A

hangáratatóról és gépkeresztelő repülőnapról nagyszerű írást közölt Jánosy István a Magyar Szárnyak főszerkesztője.

A Himnusz hangjai után, melyet a Gimnázium cserkész-zenekara játszott, Báthori László református lelkész – annak a cserkészcsapatnak a parancsnoka, melynek ne-meshajtásából sarjadt a szentesi cserkészrepülés – mondott üdvözlő beszédet. A nagyszerű, gazdag programot a mostoha idő bírálta fölül, és alaposan cenzurázta is azt. Csak olyan produkciók maradhattak a műsorban, amelyek az időnként fölerősödő szél és az alacsony felhőalap miatt még biztonságosan voltak végrehajthatók.

Az előzetes jelek és az újsághírek szerint gróf Teleki Pál miniszterelnök is repülőgéppel érkezett volna, de a már kora reggel prognosztizált vihar miatt végül is a Árpád-típusú Lél gyorsmotorvonaton utazott feleségével együtt Szentestre. A miniszterelnöki hivatalból még kora délelőtt telefonáltak a főispánnak, hogy a kormányfő vasúton fog érkezni. Vele utazott a korábbi, akkor már nyugdíjas miniszterelnök Darányi Kálmán is. A miniszterelnök kíséretében szállt le a vonatról Keresztes-Fischer Ferenc, Kárpáthy Kamilló nyugalmazott honvéd főparancsnok és dr. Incze Péter miniszteri osztálytanácsos, a miniszterelnök titkára. Valamennyien a feleségükkel jöttek. A cserkészruhában érkező miniszterelnöknek elsőként Náday Géza állomásfőnök tett jelentést, majd a főispán és a polgármester köszöntője után kocsikkal indultak a repülőtérre. „Bárcsak az időt tudnám megjavítani” mutatott ujjával az égre a kormányfő, utalva arra, hogy ez az idő egyáltalán nem kedvez a repülésnek és annak a megjavítása túlnő a kompetenciáján.

A tízezres tömeg óriási ovációval fogadta a miniszterelnököt és kíséretét, de mielőtt fölmehetett volna a díszemelőnyre, magyaros díszruhába öltözött kis elemisták, Fekete Nagy Ignácné és Hajdú Ignác tanítványai egy-egy búzavirágból készített repülőmodellt

adtak át gróf Teleki Pálnak és vitéz dr. Bonczos Miklós belügyi államtitkárnak, a szentesi cserkészrepülők elnökének.

Mindenki tudni vélte, bár hivatalosan sehol nem erősítették meg, hogy Horthy István is részt vesz majd a szentesi ünnepségen, és talán még repülni is fog, mint ahogyan azt évekkorábban Szegeden tette. Igaz, akkor és ott a titkos légierő, egyetlen és titkos tisztiiskolása, végzős növendék volt. Végül hasznosnak bizonyult a protokoll csend, mert ahogyan előre sejtethető volt, nem tudott eljönni Szentesre.

A jövőbe vetett törhetetlen hit csodát művelt. A kovász éltetője, vitéz dr. Bonczos Miklós ekkor mondta el a már korábban is idézett, híressé lett hangáravató ünnepi beszédét a szentesi cserkészrepülés keletkezéséről. „Öt évvel ezelőtt ebben a városban még megcsodálták, ha egy repülőgépet láttak a levegőben, ma – itt – közel száz ifjú repül.<sup>4</sup> (...) Három évvel ezelőtt egy kis csoport inasgyerek keresett fel, iparos-cserkészek. Közölték velem, hogy repülni akarnak, repülőgépet akarnak építeni... Olyan mindent lenyűgöző akarattal hisznek a megvalósításban, hogy hitet nyertem tőlük, melléjük álltam, és elindultam velük repülést csinálni. (...) Nem fogja tőlem rossznéven venni, ha elsősorban ez előtt a kis csoport előtt tisztelgek, akik elsőnek indultak és akik gépeiket maguk készítették el az utolsó csavarig.” (...) Minden, ami itt van, „mindaz ami előttünk áll az ő két kezük munkája, és ebből lett, ez a szentesi cserkészrepülés, hat új géppel, egy ma még egyedülállóan modern hangárral, és három csörlőautóval. Ezt ünnepeljük ma!” – mondta avatóbeszéde végén az államtitkár, a szentesi cserkészrepülők alapító elnöke.

A program első fele kitűnően sikerült. Beszéde végén vitéz dr. Bonczos Miklós kérte fel gróf Teleki Pálnét az első gép keresztelőjére. A Szittyá III. (R–10, másként „a 16 méteres”), a *Turul* nevet kapta „Turulmadár, nevedben a dicsőséged” – mondta az

excellenciás keresztanya az avató gondolatát, utalva az ősmagvarság totem-madarára, és közben az orrburkolatra csurgatta a finom keresztvizet, stílusosan a Törley pezsgőt. A Pilis II-nek (R–8b) Ricsóy-Uhlyarik Béláné, Csongrád vármegye főispánjának felesége az Alföld nevet adta. A három Tücsök (R–7a) egyike Tisza, másik a Szentes, harmadik a Csongrád névre keresztelődött. Az elsőnek kibédi dr. Dósa István alispán felesége adott nevet, a másodikat dr. Kanász Nagy Sándorné, Szentes polgármesterének felesége nevezte el, a harmadikat Csongrád polgármesterének felesége, dr. Pirocska Jánosné avatta fel. A Vöcsök (R–06 1939-es) Murányi Ilitől, hazánk első „C”-vizsgás vitorlázórepülőnőjétől az Ilohár nevet kapta. A hangárt vitéz dr. Bonczos Miklós belügyi államtitkár felesége avatta.

Ezt követte a mérsékelt programú légi-bemutató. A műsort Kovács Sándor kiváló pilóta nyitotta meg a Bücker Jungmeisterrel. Hefty Frigyes főoktató és Massányi Sándor oktató páros csörlő repülése sajnálatosan elmaradt, viszont szép vitorlázó műrepülést produkált Pettendi János, Tardos (Tatarek) Béla és Békássy Vilmos. A műegyetemiek M–21-ével, a HA–RAG-al, az MSrE műhelyfőnökének, Szegedi Józsefnek a tervei alapján készült géppel mutatott be ámulatba ejtő műrepülést Vadas László.

A szentesiek közül Murányi Ili mutatott be alaprepülést Vöcsökkel és még vitéz Bogay Kamill repült elismerésre méltóan. A műsor következő részét, ahol Reiger Mihály csendőr százados, vitéz Paál Lajos, Szőnyi József és Szabó István repülhetett volna, elmosta az időközben kerekedett, új erőre kapó zápor. Csizmay Zoltán repülőszázados, Majoros János és a szentesi születésű Pirithy Mátyás, az ungvári légiharcok egyik hősének bemutatójában, tökéletes fölkészültségében gyönyörködhetett, a rossz idő ellenére is kitarató nézősereg. A záróakkordot a miniszterelnök beszéde után vitéz Bonczos Miklós dr.

mondta, méltatva a szentesi cserkészrepülők kiemelkedő helyét a magyar repülésben. Bár sokat rontott az összhatáson a mostoha időjárás, Jánosz István a Magyar Szárnyak főszerkesztője így zárta riportját, „Mégis nagyszerű volt.”

Oly hatalmas tömeg gyűlt egybe, hogy Vásárhelyről 20 rendőrt kellett kérni a szentesi egység megerősítésére. Ennek ellenére az ünnepség végén az egyszerre meginduló tömegben mégis több, kisebb koccanás és baleset is történt, de a rendfenntartók és a mentősök azokat már a helyszínen kezelni tudták.

Gyorsan dolgoztak a filmesek. Tíz nappal a hangáravatás és a repülőbemutató után, május 31-től június 6-ig minden este, minden előadást megelőzően bemutatták az arról készült összeállítását a Magyar Film Híradó anyagából, a szentesi Tudományos Mozgóképszínházban. A Posta külön bélyeget nem adott ki a szentesi repülőnap tiszteletére, de a repülőtérre telepített postahivatalban alkalmi bélyegzővel látták el az ott feladott küldeményeket. (Ide a repülőgép rajza fölötté félkörben „Cserkész repülőnap”, a bal szárny kilépője alatt „1939”, a jobb szárny alatt folytatólagosan „Május 21.”, ez alatt folyamatosan „Szentes” felírás ágy, hogy a az „N” betű a gép törzsén van elhelyezve.

Mind a város, mind a megyei vezetés tudatosan törekedett arra, hogy Szentest kiképző bázissá, a síkvidéki vitorlázórepülés (egyik) fellelővára fejlesszék, – jegyzi meg vitéz Bogyay Kamill csendőr százados, a szentesi cserkészrepülők ügyvezető és sportelnöke az 1939 januárjában íródott beszámolójában. Ezt erősíti meg a Magyar Szárnyak 1939. évi 7. számában az a K. T. monogramú, a nem helyi érdekeltsgű tollforgató is: „Az Alföld legliktetőbb sportrepülő gócpontja Szentes. Országosan is a legfontosabb repülőterek közé fejlődött.” Ezt a tényt ismerte el a Ma-eSz, amikor kezdeményezésére, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap költségén

rendezték meg Szentesen a cserkészrepülők első, vontatásos vitorlázórepülő táborát. A teljesítmény repülések lehetőségeinek további fokozása érdekében létrehozott kiképzés teljes költsége a város ajándékaul kapott szállás, szállítás és ingyen fürdőjegy ellenére is 5 940 pengőbe került. A szigorú pénzügyi ellenőr a revizori jegyzőkönyvben írja: „További támogatásra méltók.”

Első vagy második? Mint ilyen, csak a második lehetett mert az ezt megelőző gödöllői tábor az oktatók előzetes képzését szolgálta, viszont a Szentesen június 1-15. közötti tanfolyam a „C”-vizsgás növendékek vontatásos oktatására szerveződött. Úgy vizsgálva a tényeket, mint növendék képzésére létrehozott tábor, valójában első volt.

A képzés géppálmányát a résztvevő egyesületek biztosították. A tervezett programhoz a budapesti cserkészek 2 német gyártmányú Grunau Baby-II-vel (Edmund Schneider gyár terméke), a műegyetemiek (MSrE) 2 darab Gerle 12 (Bánhidi Antal tervezte) vontatógéppel, a gyöngyösi MOVE a Vándor-al, a Janka és Rotter közös konstrukciójú gépével, a szolnokiak a Szittyá III-al (R-10), a helybeliek két Vöcsökkel a kezdeti csörlésekhez és egy Szittyával, két autóval, még két csörlővel járultak hozzá. A HMNRA a Göviert (Göppingen 4, 1937) biztosított a 25 növendéknek.

A tábor vezetője Tasnádi László (Nádi), a helyettese Tardos (Tatarek) Béla volt. A gazdasági ügyeket Török főoktató intézte. A vitorlázókat Békássy Vilmos, Pintér József és Pettendy János motoros repülőgépvezető emelte a feladatban megszabott magasságba. Alkalmanként vontatott az akkor 23 éves parancsnok, Tasnádi László és a Szentesen mindig kedves vendég, gróf Almásy László Ede (Tedy)<sup>5</sup> is. Az egyik felszállás alkalmával a Gerle 12-k egyikét Tedynek sikerült összegyűrtie. Az MSrE HA-RIS-a a táborzáró után sértetlenül térhetett vissza állomáshe-lyére. A város ajándéka az volt, hogy ingyen

szállást és ingyenes strandbelépőt és díjtalan szállítást nyújtott oktatóknak és a növendékeknek. A szentesi és a megyei lapok folyamatos figyelemmel követték a tábor életét. Az egyik ilyen alkalommal nyilatkozta Tardos Béla, hogy Szentese egy igazi kertváros. A rendezettségével, a sűrű, üdezőld lombok közül előpirosuló háztetőkkel, a levegőből is nagyon szép látványt nyújt.

Tizenöt startot terveztek a Gövierrel (Göppingen-4 típusú kétkormányos iskola gép) még az ellenőrző repülés után. Az előírt feladatok között volt: egyenes repülés vontatásban, majd amikor ez már elfogadható volt, akkor a következő feladat enyhe balkörrel emelkedés 300 méterre, ezt követte ugyanez a feladat, csak most már jobbra fordulással. Az előző három feladatot dobálós (erősen termikus), majd szállókéses időben kellett megismételni. Körözések, nyolcasozások vontatásban 100-200 méterenként emelkedő magasságokban 1000 méterig. Volt siklás összekapcsolva a motoros géppel és vissza-emelkedés vontatásban 800-1000 méterig, majd 40 perces vontatás idegen terep felett. A feladatok első részét a gyöngyösiek Vándorával repülték a növendékek. Aki idáig eljutott az igen erős, „derék pilóta lett” – írja K. T. a Magyar Szárnyak '39. évi 7. számában, mert olyan iszonyatosan nagy kormányerő képződött a gépen, hogy azt csak két kéz együttes erejével lehetett legyőzni. A növendékek és az oktatók 7 pengő „Vándor-díjat” tűztek ki annak, aki a masinát „összegyűri”. Viszont nem díjazta a vezetőség azt, aki a Grunau Babyt remekelte még éppen javítható szerkezetté, de azt sem, aki a Szittyával rakott fészket a fa tetején. Történt ugyanis, hogy felszálláskor olyan eszeveszett, már életveszélyes ficánkolásba kezdett gépével a vontatott növendék, hogy azt a motoros pilóta, a saját bőrét is mentendő, szívfájdalom nélkül lekapsolta a város fölött néhány méteren. Szerencsére egy fa lombozatában landolt a rakoncátlankodó Szittyá. Azért az tudnivaló,

hogy az a nagylombú növény 5-6 méter magasra nőtt, amin a fészekrakás történt. A róla készült kép csakis így lehetett szenzációs fotóemlékké amit bárki látott az megcsodálta, majd a történetet is hallva elszörnyülködött, végül megmosolyogta. Óriási szerencsére a gép alig sérült. Viszont komoly fejtörést okozott a fára fészkelte masina sértetlen visszavarázsolása a szilárd talajra.

A Gerlét roncsa varázsoló Almásy grófnak viszont hét pengőnél jóval többről jött ki a felborzolt kedélyű vezérkar megnyugatása.

A végeredmény: június 15-én huszonnégyen tettek sikeres elméleti és gyakorlati vizsgát, és ők, ettől kezdve a motoros repülővel vontatott vitorlázó géppel is fölszállhattak, illetve még ketten mint vontató pilóták tettek sikeres tanúbizonyságot a M. Kir. Légügyi Hivatal és a MAeSz vizsgabizottsága előtt. A vitorlázórepülés magasiskolájában, vagyis vitorlázórepülőgépen vontathatók lettek: Bárány Gyula, Bogóti Péter, v. Bogyay Kamill (Szentese), Donóvszky Ferenc, Földházi Antal, Gazdag Gyula, Hédl Sándor, Horváth László, Huszár András (Budapest MOVERO), Karsay Endre (Esztergom), Kálmán Tibor, Kökény Béla, Lajtha László (MOVERO Budapest), Massányi Sándor (Szentese), Mucska Emil, Németh József, Németh György, Ozsdolay György, Pintér József, Schneider Emil (Szolnok), Soltész Bertalan, Studzeni József, Tassonyi Edömér és Zsigmond Péter.

A tábor ideje alatt több géptörés is volt, de ezek közül egy sem járt személyi sérüléssel, illetve egy azért csak adódott. Az itthon tartózkodó, a még szentesi otthonában pihenő vitéz dr. Bonczos Miklós államtitkár sérült meg, amikor kilátogatott kedvenc repülőihez. Vízrel volt telve a repülőtér mellett húzó-dó árok, amit sikerült átugrania, de olyan szerencsétlenül ért talajt a korábban már sérült lábára, hogy kórházba kellett szállítani. Nyolc-tíz nap alatt felépül, – nyilatkozta dr. Bugyi István igazgató-főorvos. Úgy is lett.

## A szentesi cserkészek az orosházi repülőnapon is repültek

Repülő berkekben mozgalmas esztendőnek bizonyult az 1939-es év, július 9-re repülőnapot terveztek az orosháziak. A műegyetemi sportrepülő, a MSrE szervezte, irányította és repülte is a program egy részét, de meghívót küldtek a szomszéd városok, így Szeged és a Szentesi sportrepülőinek is. A kitűzött cél – mint ilyen esetben máshol is –, a közönség figyelmének ráirányítása a repülésre, hogy az erkölcsi és az anyagi sikerével minél nagyobb számban tudják bekapcsolni a fogékony ifjúságot.

Vidéki viszonylatban az átlagosnál jóval élénkebb volt az érdeklődés, mert óvatos becslés szerint a hatezer főt is meghaladta a nagyérdemű létszáma. A sikeres propaganda abból is eredhet, hogy Orosházán – a legnagyobb magyar faluban – a huszonötös évtől 61 főt számláló aviatikai csoport működött, amely rendes tagja volt a Magyar Aero Szövetségnek. Ugyanez a szervezett erő nem volt meg a helyi repülés létrehozása előtt sem Szentesen, sem Szegeden, mint ahogyan Békéscsabán sem. Ebből a tényből már könnyű levezetni, hogy miért is akarták az orosháziak a repülő egyesületet létrehozni, amikor felcsillant a gyakorlati repülés megvalósulás lehetősége. A saját önálló repülőter és egyesület megalakítási szándékának elutasítása miatt, kényszerfriggyl lettek fiókegyesülete Szentesnek, de „ott az orosháziak saját gépen fognak repülni.” – fűzték hozzá mondókájukhoz teljes joggal. Ez a döntésük köszönhető v. Bogvay Kamill 1938-ban készített tanulmányához íródott levelének. Az ominózus tájékoztató '39 elején jutott el a környező városok polgármestereihez, megyei és városi főispánjaihoz. Idézet a levélből: „Jelen átiratunk célja, hogy a haderőn kívüli repülő előképzést intézményessé tegyük nem csak Szentesen, hanem a földrajzilag közel eső városokban is, így Gyulán, Orosházán,

Hódmezővásárhelyen, Békéscsabán, Szarvason.” majd így folytatódik a levél: „A képzés lebonyolítását a következőképpen képzelem el. Az említett városok repülő növendékei egy saját, a városunk által beszerzendő, vontató autónak is alkalmas csörlőkocsin és az ehhez tartozó szállító kocsin mennének Szentesre kiképzés céljából. A táborokat 2-3 hetesre tervezem. (...) Az érdekelt városok középiskoláiban a vitorlázórepülésről előadást fogok tartani, megszervezem az ifjúságot, miként azt Szentesen is tettem. A helyi gimnáziumból húsz növendékem van, akik folyó évben már vontatásos kiképzést nyernek nagy teljesítményű vitorlázó gépeken. A 18 éves korhatárt elérve pedig azonnal mennek motoros továbbképzésre.”

A repülőnap szervezésének és költségeinek nagy részét Hézer Béla bankár, Raczkó Lajos sportújságíró és Iványi József teherautó-fuvarozó vállalta, de rajtuk kívül még nagyon sokan támogatták a rendezvényt. A bevétel Orosházán maradó részéből tervezték a gépe vásárlását és a növendékek utaztatását Szentesre, ahol megkapták a kiképzést.

A repülőnapot a makói út melletti téhenlegelőn rendezték. A háromórás programot hat egyesület produkálta. A műsort v. Hefty Frigyes kommentálta. Sétarepülés is volt a HA-RIS-al, egy jegy egy kör, és az tíz pengőt jelentett. Minden sétarepülést választóval nyilatkozatot íratnak alá, hogy az esetleges balesetért sem a rendezők, sem az egyesület nem vállal felelősséget.

Ott voltak a magyar légierő legjobbjai is, a legkiválóbbak mutatták be a látványos programot. Műrepült Pettendi János, Vadas László, Kovács Sándor és Majoros János. Szin Lajos, egy fiatal szemtanú így emlékezik: „Egy nappal a bemutató előtt érkeztek a gépek. Jött a HA-RIS és a Gerle 13, a Bánhidi gépe, amely egy nagyon piros vitorlázógépet vontatott. A Gerle 13-at Tasnádi Laci vezette, de a nagy napon Pettendi „Hanzi” műrepült vele. Megérkeztek Budapestről és Szentesről

is a vitorlázó gépek, a Tücsök, a Vöcsök. összeszerelték azokat és másnap, csörlésből többnyire női pilóták repültek vele.<sup>6</sup> Ők kezdték a műsort. Nádi műrepült a Gerle 13-al, majd vontatta az M22-t Pettendivel. Hanzi pedig azzal műrepült. A harmincas években nem volt nagyobb ünnep, nem mozgott meg feleannyi embert sem, mint a '39-es repülőnap." Nincs megbízható adat arról, hogy a bemutatótól repülési lázbajzott fiatalok közül hányan tanulták Szentesen repülés alapjait, de a névsor megőrizte azok nevét, akik még '39-ben A vagy B vizsgát tettek: Dunauer Rezső, Horváth Imre, Kun István, Machalek István (aki 1992-ben adta ki *Békés kék egén...* című írását a Békés megyei repülés történetéről), Palovics János, Sebők István és Sebők Miklós.

A vontató iskola tapasztalata követelte, a cserkészrepülők kérték a város vezetését, hogy az augusztus 5-i kezdéssel tervezett, három hetes csörlő tábor megkezdése előtt, a növendékek minimális komfortja érdekében építtessen fabódékat konyhának és egészségügyi helyiségnek, illetve higiéniai okból egy WC-t a repülőtéren. A polgármester kiadta a mérnöki hivatalnak a feladatot, hogy a szükséges fa létesítményeket a kellő határidőre állíttassa fel. Eredetileg július 15-re tervezték a csörlő-tábort, de a gyér jelentkezés miatt, és az építkezés csúszása okán is három héttel kellett elodáznia a megnyitót. Végül az építmények teljes elkészülése augusztus 10-re történt meg, ami a városnak 450 pengőjébe került. A Szentesi Napló a szépen komponált hangulatjelentésében számol be a táborról a „Hogyan nevelik a légi huszárokat a szentesi repülőtéren” című írásában. Massányi Sándor a tábor parancsnoka. A sátorvárost 12 lakósátor alkotja. Csinos a frissen épült konyha. Végül 60 növendéssel nyílt meg a nehezen szerveződött tábor, – írja a zsurnaliszta. Nem tudni honnan vette a létszámadatot, de a hivatalos jelentések csak 36 főről szólnak. A tábor eredményesen befejezők száma is ezt

az utóbbi adatot látszik hitelesíteni.

Amikor az újságíró kinn járt, éppen akkor érkezett Szolnokról a Gerle-12 Schneider Emil főoktatóval és Kaiser István pilótával. Ahogyan illik, a gép a várost köszöntő tiszteletkör után szállt le. A szolnokiak táborában volt egy olyan gépsérülés, ami aránylag könnyen javítható, de a szükséges faanyaggal nem rendelkeztek. A régi jó barátság és a repülők között kialakult, az egymás közötti önzetlen segítség jegyében megkapták a kért anyagot és indultak is vissza Szolnokra.

A 16–21 év közötti növendékek kiképzése ingyenes. A szentesi csörlőtáborban a toborzó ígéret szerint a növendékek napi 1 pengő 50 fillérért bőséges ellátást kapnak. Elhelyezésük a repülőtéren, sátorban. A részvételi díj személyenként és naponta ugyancsak másfél pengő volt, de csak a 21. éven fölülieknek és ezen túl még a tanfolyam kezdetén 20 pengő gépbiztosítási kauciót voltak kötelesek befizetni a szentesi cserkészrepülők pénztárába. Amennyiben a tábor bezárásáig nem volt géptörés, sérülés, nem kellett gépet javítani, így a növendékek visszakapják a befizetésüket. Vitéz Bogtay Kamill katonás fegyelmet és a kiváló oktatót, Massányi Sándort ajánlotta a leendő növendékek figyelmébe, közben nyaralást is ígér a sportelnök, majd azt, hogy az „A” és „B”-vizsga garantált. A kiképzéscentrikus napirend is a kitűzött célt segítette. Ébresztő öt órakor, reggeli háromnegyed hatkor, repülőüzem hattól tizenkilenc óráig, vacsora fél nyolctól nyolcig, takarodó 21 órakor.

Vitéz dr. Bonczos Miklós belügyi államtitkár, egyesületi elnök ösztönzőül ötven pengő jutalmat ajánlott a legjobb „A”-vizsgásnak, és a két legjobb „A”-vizsgásnak 30, illetve 25 pengő jutalmat tűzött ki.

A tábor 19 „A”, illetve 10 „B”-vizsgálval fejeződött be.

„Katonaállam vagyunk, akarunk lenni – közli megnyugtatóan a fegyelem esetleges lazulása miatt aggódó szülőknek v. Bogyai

Kamill csendőrszázados – tehát az ifjúságunkat úgy kell nevelni, hogy még a játékban, a sportban is érezze, hogy azon túl kemény kötelesség vár rá.” Legalább 80 főt vártak a táborba. Előadásokat és ingyen uszodát ígért a növendékeknek.

Európa politikai hőmérője a kritikus ponthoz közeledett. Teljes légoltalmi készültséget rendeltek el az egész ország területére 1939. augusztus 24-től. Szentes légvédelmi, légoltalmi szempontból a B kategóriába soroltatott, ami – idézve a rendelkezésből a terminológiát – a „fokozottan nem veszélyeztetett” helyiséget jelent. A városban is megalkult a légifigyelő, a katonai légi ellenőrző szolgálat és a Petőfi szállóban kapott ideiglenes elhelyezést a légoltalmi őrség.

A szentesi cserkészrepülők híre messze túljutott a megye határain. A műgyetemi sportrepülőkkal közösen vettek részt Szegeden augusztus 15-én, majd azt követően Kisboldogasszony napján, szeptember 8-án a kassai repülőnapon, mint meghívott szereplők. Csoportos 60 kilométeres céltávrepülést rendezett a Szolnokon edzőtáborozó vitorlázórepülő, az 1940. évi olimpiára készülő keret nagyteljesítményű gépekkel a szentesi távra. Elsőnek négy órák jelent meg Szentes légtérében a Rotter tervezte Nemere Tasnádi Lászlóval (Nádi). Néhány percel később a Minimoa (Göppingen 3) Bolman Bélával. Szinte egyidőben érkezett a cél fölé az ugyancsak Rotter tervezte Karakán Szőnyi Józseffel, a budapesti MOVE versenyzőjével, aki a szentesi céltávot repülők közül a legnagyobb, 1604 m-es magasságot repülte. Végül a Viharmadár érkezett Taricska Ferencel. Olyan jó emelést tapasztalt a város felett, ami további repülésre ösztönözte. Kihasználva a kitűnő termikeket még másfél órát szárnyalt, igazi örömpülést csinált. Az élcsapat megérkezése után nem sokkal jött a telefonhír Kunszentmártonból, Tardos (Tartarek) Béla és Ozsdolai Ferenc jelentkezett.

Nekik úgy hozta a repülőszerencse, hogy éppen ott fogyott el alóluk a légiút. A gépeket még a nap folyamán visszavontatták Szolnokra. Megbeszélték Nádival, az MSrE elnökével, hogy jövőre Szentesre hozzák az olimpiai keret edzőtáborát. Ekkor még párhuzamosan készültek a világ népeinek az olimpiára és a németek a Szovjetunióval együttesen Lengyelország lerohanására, – a Ribbentrop–Molotov paktum értelmében. Az 1940-ben, Helsinkiben tervezett olimpiát a magyar vitorlázórepülők bemutatkozásával együtt elfújta a háború fürgetege.

A Műgyetemi Sportrepülők Egyesülete engedélyt kért a várostól röpirat szórára, amivel a hónap során, Budapesten rendezendő repülőbemutatójukra invitálták Szentes lakosságát.

A belügyminisztériumból, az alispán útján értesítést kapott a város, hogy csehszlovák katonai léggömbök átrepülése, vagy leszállása várható a város területén és környékén. A sportcélú verseny déli határául Szarvast, illetve a Körös vonalát engedélyezte a magyar hatóság, de navigációs hiba okozta túlrepülés miatt a területünkön történő esetleges leszállásra is gondolva, intézkedik a tájékoztató, hogy miként kell, hogyan illik fogadni az így érkező sportolókat.

Közben Budapesten a BSZKRT-nál, az MSrE-nél, a BSE-nél, illetve vidéken Pécsen, Szegeden, Debrecenben és Kassán megkezdődött a motorosrepülőgépvezetők haderőn kívüli előképzése a hadsereg részére. Eddigi ismereteim szerint Szentesről, a HMNRA szervezte repülőgépvetői képzésben, az 1939. június 15-e és augusztus 15-e között szervezett szegedi táborban Takács Péter (néhai dr. Takács Péter jogász) vett részt.

A szentesi cserkészrepülők megyei támogatása a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap létrehozásával sem szűnt meg működni. Az '39. évi költségvetésükből Csongrád,



Fábiánsebestyén, Magyartés, Nagymágocs, Öttömös, Pusztamérges, Sándorfalva és Sövényháza nyújtott figyelemreméltó segítséget a szentesi sportrepülés életbentartásához. A szentesi mozi is tartotta az ígérétét, mert az év során három alkalommal is küldött támogatást a „*Jövőre repülünk!*”-mozgalomban felajánlott, a minden eladott mozijegy árából ígért 4 fillérből összegyűlt tekintélyes summát.

Az év június 1-i érvényességgel adta ki a Magyar Légügyi Hivatal a képesített, az igazolvánnyal ellátott motornélküli repülőoktatók katalógusát, amiben a szentesi csoportból vitéz Bogyay Kamill csendőr százados, „C”-vizsgás csörlőüzemű repülőoktató és csörlőkezelő-oktató, Massányi Sándor „C”-vizsgás lejtő- és csörlőüzemű repülés és csörlőkezelést oktathat. A kizárólag csörlőkezelést oktatók csoportjában dr. Kunczer Béla szolgabíró (a név a későbbi magyarosítás után 1940-től dr. Kunszeri Bélara változott) II. fok, csörlőkezelésből segédoktató, majd Untermüller András (helyesen: Endre) könyvkereskedő, „A”-vizsgás repülő, feltételes csörlőkezelő és végül, csakis a betűrend okán Vass Mihály hangármester, „B”-vizsgás vitorlázórepülő, csörlőkezelő. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Országos Elnöki Tanácsa októberi ülésén vitéz várbogyay bogyai Bogyay Kamill csendőr századost, a szentesi cserkészrepülők sportelnökét tagjává választotta.

Szeptember 27-én iktatták vitéz Szendrey László<sup>7</sup> Csongrád vármegye főispáni székébe. „Nagyszerű ember! – mi több, vitéz pilóta volt a háborúban”. „Ismét olyan ember kerül a főispáni székben, aki ugyancsak lelkes híve a repülésnek.” – szállt szájáról szájra a hír a megye sportrepülői között. Az őszirózsás forradalom idején, 1918 végén még a 38. repülő század parancsnoka, főhadnagyi rendfokozatban, majd az aradi repülőtér és gyár teljes anyagkészletével Szegedre kényszerül menekülni, novembertől az itteni 5. pót-

század parancsnoki feladatát is ráruházta a légjáró csapatok főparancsnoksága. Nagytudású, tekintélyes tábori pilóta volt, amit az is igazol, hogy a beiktatásán Selley Antal tábornokon túl, a légierő vezérkarából – többek között – vitéz Hány László ezredes, közismerten a „Tata”, az egykori pilótatárs is megjelent. Az installációra a jeles előd, vitéz Bonczos Miklós dr., belügyi államtitkár repülőgéppel érkezett Szentesre.

A repülő sport felgyorsult ütemű fejlődése mind nagyobb anyagi áldozatot, támogatást igényelt. Nemzetvédelmi érdekből a repülő kiképzés ingyenes volt a 16–22 év közötti korosztálynak, mert a légierő utánpótlása is ebből a korcsoportból került ki. A katasztrófális pilóta hiány enyhítésére a „vitorlázórepülésen keresztül vezet az út a motoros repüléshez,” – hangsúlyozták v. Bogyai Kamill tanulmányára utalva mind gyakrabban az országos vezetők is. Ezzel a címmel jelentek meg toborzó plakátok és újsághírek 1939 végén és a következő év elején. Két évvel később már csak azokat vették fel a motorosrepülő kiképzőkeretbe, akik megfeleltek a vitorlázórepülő tanfolyamon. A harminchat tagesület között Szentes is helyet kapott a vitorlázórepülő keret<sup>8</sup> létrehozására, az előképzésre (1941-től).

A 1938-as repülőnapon, a Cserkész Szövetség huszonöt éves fennállásának jubileumán, Budaörsön már találkoztak a szentesiek a lengyel cserkészrepülőkkal, vezetőikkel. Akkor kölcsönösen meghívták egymást. Már ott utaltam arra, hogy ennek még a későbbiekben folytatása lesz. A szentesi cserkészrepülők közül, a repülőbarátság jegyében ketten is voltak kinn Lengyelországban az elmúlt esztendőben ('38-ban) háromhetes repülőtanfolyamon. Három lengyel katonatiszt, akik a lembergi front összeomlása után hazánkba menekültek, a beregszászi magyar katonai parancsnokság engedélyével a Komáromba utazásukat megszakítva Szentesre látogathattak repülő barátaikhoz, hogy a

szíves meghívásra tett ígéretüket teljesítsék, bár bizonyára nem így gondolták a viszontlátást. Csak néhány napig élvezhette a szentesi cserkészrepülők vendégszeretét dr. Wastilevsky Adolf őrnagy (a przemysli katonai kórház igazgató főorvosa), dr. Drozdowsky Stanislav hadnagy, a helyettese és Kosswsky Jan mérnök akik hivatásuk gyakorlása mellett a lengyel cserkészrepülés szervezetében is aktív részvevők voltak.

Mivel a május 21-én tartott hangárvaton és gépkeresztelőn vitéz Horthy István, a Magyar Aero Szövetség elnöke, kormányfőtanácsos nem tudott résztvenni a szentesi ünnepségen, az azt követő repülőnapon úgy határozott, hogy még október 8-án, vasárnap szemlét tart a nagyhírű cserkészrepülő egyesületnél. E bejelentésével egyidejűleg tette közzé az elnökség határozatát is, hogy a repülőalap felosztható részéből azt a nyolc egyesületet fogják támogatni amelyek már bizonyítottak, közöttük Szentest is, mert a csörlőüzemű repülőegyesületek között, az eddigi munkájukat összehasonlító HMNRA listán az első helyre került. Végül is a felosztható 58 ezer pengőből a szentesi cserkészrepülők 2300 pengőt kaptak és ezt 1940 tavaszán a tisztességes gépkarbantartó munkával köszönték meg. A juttatás záradékként jegyezte meg a Nemzeti Repülőalap Elnöksége, hogy a következő évben még inkább teljesítményfüggő lesz a támogatás mértéke. Az ország 22 (motoros, vitorlázó együtt) rendszeresen működő, legjobb egyesülete közül a szentesi cserkészrepülők a versenylistán a 10. helyen landoltak. (A szegedi DAC a 12. helyre sorolódott ebben az értékrendben.)

Évés közben jön meg az étvágy, hirdeti generációról generációra a jól ismert szólásmondás. Az elért kétségtelenül nagyszerű eredmények nem ámították el a cserkészrepülőket, hanem a még gyorsabb fejlesztésre, a még eredményesebb munkára ösztönözték a vezetőket. Az újabb anyagi

források felderítésében is élen jártak. Levélben kérték Szendrey Lászlót, a vármegye méltóságos főispánját, hogy intézzon körlevelet a megye valamennyi helységének vezetőjéhez, a járás főszolgabíróihoz és a városi rendőrkapitányokhoz, hogy a bálengedélyek kiadásánál tekintsek előfeltételnek a szentesi cserkészrepülők támogatását. Szendrey főispán a levél középpontjába a szentesi cserkészrepülők érdemei között hangsúlyozza, hogy nemcsak a vármegye, hanem a szomszédos törvényhatóságok (megyék) ifjúságát is repülő kiképzésben részesítik. Kéri a lakosságot, hogy anyagilag is támogassa a repülést, mint nagyon fontos nemzeti ügyet.

„Kíváncsnak tartanám, – idézem a főispáni levélből, – ha a vármegye községeiben magánosok, kocsmárosok és olyan egyesületek által rendezendő táncmulatságoknál, amely egyesületek a táncmulatságot nem a saját anyagi megerősítésük érdekében rendezik, a jövedelem a szentesi cserkészrepülők céljára ajánlatná fel, ...Felkérem ezért a Főszolgabíró Urat, hogy minden rendelkezésre álló eszközzel hasson oda, hogy a járás lakossága a szentesi cserkészrepülőket fenti értelemben támogassa.” Amint a következő esztendő tényei bizonyítják, a 1939-s vetés bő, gazdag aratás hozott a szentesi cserkészrepülőeknek.

A belügyi államtitkár táviratilag értesítette dr. Kanász Nagy Sándor polgármestert, hogy a 132.439-1939. sz. rendelkezésével a szentesi cserkészrepülő egyesületet 1000 P segélyben részesíti a már korábban kapott támogatáson fölül. Az eddigi anyagi segítségek többnyire esetlegesek voltak, így nem nyújthattak biztosítékot a folyamatos működéshez és a fejlődéshez. A cserkészrepülők vezérkara a polgármesteren keresztül kéri a városi képviselő testületet, hogy az 1938-ban megszavazott 2200 pengő adományt, támogatást évi rendszerességgel szíveskedjen biztosítani 1940-re, és továbbra is. Vitéz Bogyay Kamill indoklásában arra utal, hogy „a szentesi

cserkészrepülők már bizonyítottak az eredményeikkel”. Úgy hírlik, hogy a polgármester közgyűlés elé terjeszti a repülő egyesület kérelmét.

Az október 8-ra tervezett látogatást a kedvezőtlen időjárás miatt el kellett halasztani, egy olyan időpontra, amikor már biztonságosan meg tudták közelíteni a repülőteret. A következő hét szombatján ismét értesítést kapott vitéz Bogvay Kamill az egyesület sportelnöke, hogy a pilótaszemlére másnap, azaz vasárnap kerül sor a szentesi cserkészrepülők repülőterén, ha az idő engedi. Úgy szervezték, hogy az elnöki szemlén ott lesznek a Szentes környéki repülő egyesületek, így a szegedi, az orosházi, a kecskeméti, a szolnoki, a hódmezővásárhelyi, valamint a budapesti Műszaki Egyetem Sportrepülő Egyesülete is. Újabb telefon, újabb halasztás az utolsó pillanatban, mert vitéz Horthy István elodázhatatlan megbízatást kapott a kormányfőtől, ami miatt mégsem tudott Szentesre jönni. Kezdett a dolog kínossá válni. Tovább nem lehetett halogatni a „vidéki sportrepülő élet gócpontjának” pilótaszemléjét.

A következő, a 22-i terminusra glédában álltak a szentesi cserkészrepülők. A MAeSz elnöke, Horthy István azon a repülőgépen érkezett, amelyen megtette a bombayi útját is. Vele utazott vitéz dr. Bonczos Miklós belügyi államtitkár, a szentesi cserkészrepülők elnöke, vitéz Szirmay István repülő ezredes, a LüH megbízottja és Rotter Lajos. Fogadásukra megjelent a repülőtéren v. Szendrey László, Csongrád megye főispánja, dr. Dósa István alispán és helyettese, Dobay Andor, dr. Kanász Nagy Sándor polgármester és Pallay Rezső ezredes, Szentes katonai parancsnoka. Az utolsó pillanatban tovább bővült a helyi protokoll lista, nyilvánvalóan a repülőbázis tervezett bővítésének szándéka miatt. A MAeSz elnök és az államtitkár fogadásán részt vett még dr. Pataki Tamás megyei tisztii főügyész, Cseuz Béla a város műszaki tanácsosa, Havas Imre megyei tisztii

tífőorvos a kórház orvoskarával, valamint a helyőrség tisztikara és Zsámbéky Antal rendőrtanácsos.

Előbb Bonczos Miklósné és édesanyja érkezett. Horthy gépe tizennégy óra tíz perckor tűnt fel a repülőtér légtérében. A város fölött leírt tiszteletkör után elsőnek Horthy István lépett ki, majd v. Bonczos Miklós és végül Rotter Lajos, a magyar vitorlázórepülés egyik megteremtője, országos vezetője. Tasnádi László külön az MSrE M19-en érkezett. A hivatalos látogatásnak nem volt ünnepség jellege, mégis többezres tömeg volt kíváncsi látnivalókra.

Pap László, az akkor még kiscserkész emlékezete szerint Horthy István a négyszemélyes Messerschmitt Me 108-Tf Taifunnal érkezett Szentesre. A lődombok felől közelítette meg a repülőteret, ennek megfelelően keresztben szállt le a leszállójelnek. Rádásul magasan lebegtetett és a gép körülbelül 2 méter maasból a földre tottyant. A pilótának nem volt szerencséje, mert a bal futószárral, – ami becsuklott – és a szárnyvéggel ért földet. A Táifun sérült, ami Szentesen nem volt javítható. A gép a földetérés helyén maradt, majd négy nap múltán szállították vissza, egy teherautón, Budapestre, – korrigálja a hites tanú sajtó beszámolóját.

A másik gépen, az M–19-en Tasnádi László érkezett a Magyar Szárnyak riportérével. Ez a gép írta le az említett tiszteletkört a város felett. Amit még meg kell jegyeznem – mondja a szemtanú, – az a repülőgép, amellyel Horthy István Bombay-ba repült, az kétszemélyes volt. Valóban, a kormányzó fia, a MAeSz elnöke, a MÁVAG vezérigazgató helyettese az indiai úton Aradó 79 típusú sportgéppel repült és az valóban kétüléses. A tipustévesztés a pongyolaságnak, a leszállási malőr elhallgatása pedig – az egyébként szokatlan – újságírói tapintatnak köszönhető.

A szemle elsősorban a repülőtérre korlátozódott. A hatvan főnyi növendékcsoporthot v. Bogyai Kamill csendőr százados

vezényelte és tett jelentést a magasrangú előljárónak. „Méltóságos Uram! A szentesi növendékeken kívül a fogadásra felsorakoztak a nálunk tanuló és vizsgázott orosházi, hódmezővásárhelyi<sup>9</sup> és Mindszenti növendékek is, Ő majd Horthy ellépett a díszelgésre felsorakozott sportrepülők előtt. Megtekintette a tíznél is több startrakész gépet, és megnézte a rögtönzött bemutatót.

Gullay Mihály „A”-vizsgára készülő növendék mutatott be egy ugrást, majd Ruzs Molnár Ferenc „B”-vizsgafeladatot repült, Murányi Ilona műrepült – közli olvasóival a Szentesi Napló, nyilvánvalóan nem repülés szakértő, tudósítója. Vitéz Bogyay Kamill és Massányi Sándor repülési magaskiskolája ejtette ámulatba a közönséget. Horthy gratulált v. Bogyainak a kiemelkedő munkáért, majd Murányi Ilitől búcsúzóul azt kérte, tartsa a lelket a szentesiekben. Innen a Petőfi utcai klubba vezetett az útjuk.

A hangár mellett létesült javító és repülőgépipítő műhely lenyűgözte a mérnök képzettségű Horthy Istvánt. Olyannak ítélte meg – joggal – amelyben más kluboknak, egyesületeknek is képesek volnának gépeket építeni. Nem véletlen, mert a műhely fölszereléséhez az intenciókat Rubik Ernő adta.

Még ott volt a szemlekor is az a roncsos, aprófává lett Szittyá, melyet előző este vontattak haza Esztergomból. A motoros gépről lekapcsolva a Szittyá néhány sikertelen looping után dugóházóba pördült és meg sem állt a földig. A cserkészrepülők frissen vásárolt, vadonatúj vitorlázógépe egy pillanat műve alatt gyújtóssá vált. A Szomolányi nevű esztergomi pilóta kisebb sérüléseket szenvedett, és csak megfigyelés miatt vitték be a kórházba. A Petőfi utcában, a Takarékpénztár modern palotájában helyet kapott repülőklub egyszerű, ugyanakkor elegáns berendezése tetszett a szemlélő elnöknek. Különösen sokat időzött az előtt a fölvétel előtt, ahol a fotós remekül kapta el a pillanatot, amikor is a vontató tábor egyik madárlelkű növendéke

a szolnokiak Szittyájával, éppen fészket rakott az útjába eső fán. Horthy István látva az eredményt és a szűnni nem akaró ambíciót a szentesiek motorosgép igényére, csak annyit mondott: „Kérdemelték”. A Kaszinóban elköltött ebéd után visszarepültek Budapestre. Huszonöt perccel később telefonon jelezték, hogy szerencsésen megérkeztek.

A budapesti lapok megleghangú cikkekben számoltak be vitéz Horthy István szentesi látogatásáról. Az egyik budapesti lap nyilatkozatot közöl az Aero Szövetség elnökétől, – tudósít a hírről a Szentesi Napló. „A szentesiek minden támogatást kiérdemeltek – nyilatkozta vitéz Horthy István, majd folytatta – Ilyen nagyszabású repülőteret, mint amilyen itt van, vidéken még nem láttam. Megható az összetartásuk, a lelkes munkájuk, a repülőszellemükben pedig a legjellemzőbb, a legvonzóbb, hogy a város intelligenciája együtt van az iparos tanoncokkal.” Ezzel tudtak a szentesiek 2-3 év alatt évtizedes eredményt elérni. A riporter még megjegyzi, a szentesi repülők nagyon bíznak abban, hogy tavasszal kapnak egy motoros gépet, amivel a kiképzést megkezdhetik és vontathatnak.

Summázva az ez évi eredményeket, a nagyszerű országos rendezvényeken túl a szorgalmas, a következetes kiképzés 25 „A”, 14 „B” és két „C” vizsgát eredményezett. Az év végi zárólétszám 61 fő volt. A fölszállások száma 2019, a repült idő 23 óra 01 perc. Három baleset volt az év során, amiből szerencsére egy sem követelt emberáldozatot.

Ami eddig még nem történt meg az 1935-ös megalakulás óta az, hogy az év novemberének végére elkészült az alapszabály (tervezet), mely a „Csongrádvármegyei Cserkészrepülők Köre, Szentes” névmódosítással kezdődik. Mire a végleges, az elfogadott formáját elnyerte, addig sok átalakuláson ment át a működési alapszabály.

A sok, nagyszerű eredmény mögött óriási mennyiségű munka és minőség húzódik

meg, ami jóval több sikert érdemelt volna, mégsem lehetünk elégedetlenek, hiszen a korábban induló egyesületek közül is sokat tudhattak maguk mögött az országos értékelés végén. A kritikus megmértetés után is csak dicséret illetheti ezt a remek, összekovácsolt közösséget.

#### FORRÁSOK

*Magyar Szárnyak* 1939 1., 6., 7., 8., 11., 12. sz.  
*Szentesi Napló* 1939. jan. 20.-i, febr. 16., márc. 14.-i, ápr. 02., máj. 07., 14., 15., 20., 21., 23., 25., 31. sz., jún. 02., 06., 16., 29. sz., júl. 01., 08., 12., 19., 26., 28.-i sz., aug. 02., 04., 09., 13.-i sz., szept. 12., 20. sz., okt. 01., 03., 04., 14., 15., 19., 21., 22., 24., 25. sz., dec. 12. sz.  
*Délmagyarország* 1939. jan. 28., márc. 03., júl. 08., szept. 22. sz.  
*Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára.* Főispáni iratok:  
 Szentesi cserkészrepülők 66/1939. sz. levele Csongrád vármegye Méltóságos Főispánjához.  
 Főispán levele a főszolgabíróknak 914/1939.  
*Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára.* Alispáni iratok:  
 Belügyminiszter 53.422/1939. sz. értesítése léggömb versenyről.  
 Sportrepülő egyesületek működési engedélye. BK. 40/1939-165 165/1939. HM. sz. rendelete.  
 Repülőnap támogatása 3946/1939.  
*Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára.* Polgármesteri iratok:  
 Hangár építéshez terület átengedés 2083/1939., Hangárépítés engedélyezéséhez közgyűlési határozat. 115/1939. jún. 2.  
 Légfigyelő és ellenőrző szolgálat ellátása. 151/1939.  
 Fabódé és WC felállítását kéri a cserkészrepülők. 7834/1939.  
 Katonai légi ellenőrző szolgálat ellátása. 181/1939.  
 Légoltalmi őrség. 184/1939.  
 Cserkészrepülőknak 1938-ban megszavazott segély további folyósítása. 7149/1939.  
 Hangár és vitorlázó repülőgépek építéséhez állami

támogatás. 2280/1939.  
 Hangárépítés bejelentése. 2869/1939.  
 Szentes-szelevényi vicinális műút első szakaszának áthelyezése. 3709/1939.  
 Hadtörténelmi Levéltár. Témagyűjtemény 3327.  
 Winkler: Krónika. A magyar repülés története, 1-4. doboz.  
 Közlekedési Múzeum Levéltára: Kézirattár 948/1979. Szin Lajos: HA-RIS-al Orosháza fölött és a repülőnap.  
 650/971. Murányi Ilona pilótanő levele a MAeSz-től kapott C jelvény elküldéséről – 1937.

#### JEGYZETEK

<sup>1</sup> Részletek a 180/kgy. 1938. szám 8114/kgy. határozat meghozatalához a polgármesteri előterjesztésből a repülőszázad, esetleg repülőosztály elhelyezésének ügyében a városi közgyűlés elé.

Tekintetes Képviselőtestület!  
 Egyes katonai alakulatoknak a vidéken leendő elhelyezésével kapcsolatban felmerült annak az elgondolása, hogy Szentesen egy repülőszázad, esetleg egy repülőosztály helyeztessék el. A város felhívott arra, hogy egy ilyen repülőalakulat idehelyezése esetén hajlandó lenne-e megfelelő területet biztosítani repülőtér céljára, legalább 200 kat. hold és az előírásoknak megfelelő alakú és minőségű területet, – amely repülőtér használatáért a kincstár megegyezés szerinti bérösszeget fizetne, a szükséges épületek részére ingyenes, megfelelő nagyságú 8-10 kat. holdat, amelyen az építkezést a m. kir. kincstár végezné el a saját költségén, hajlandó-e továbbá ezt a területet vízzel és villanyvilágítással és egyéb célokra szolgáló villamosárammal ellátni, – természetesen akként, hogy a város a villamosáram kivezetéséről és nem az áramszükséglet fedezéséről gondoskodnék. Minthogy a választ táviratilag kellett megadni, a tekintetes képviselőtestület jóváhagyásától felleteleztem jelentettem, hogy a város mindezek megadására és vállalására hajlandó.  
 Egy repülőszázadnak a Szentesre helyezése is közel 1 000 000 pengő építkezést jelentene, ami a válságban lévő építőiparosok helyzetén nagymértékben javítana. Egy repülőosztálynak Szentesre helyezése természetesen még nagyobb arányú lehetőséggel járna. Az ilyen alakulatoknak igen

magas úgy a személyi, mint az anyagi illetménye, ami túlnyomó részben a város gazdasági életébe kerülne bele. Szinte minden áldozatot megér tehát a város részéről ennek megszerzése. A város gazdasági életére származó előnyökkel szembeállítva a kért áldozat nem olyan természetű, amit a város nem adhatna meg.

A kért terület a város felsőcsordajárásán volna kijelölendő a mostani sportrepülőtér folytatásaként és a sportrepülőtér beszámításával. Ezzel természetesen megszűnne ennek a területnek a közlegelő jellege, amihez a nagyméltóságú m. kir. földművelésügyi miniszter ár engedélye is megkérendő lesz ... Ha azonban mégis pótlándó lenne az itt feladott legelő, úgy ez az alsócsordajáráson megfelelően eszközölhető. (...) Tehát a város nem szenved veszteséget. (...)

Az ingyen átengedni kért terület nem számottevő érték, és ha az beépítetik azokkal az épületekkel, amelyek ilyen repülőalakulat részére szükségesek, nagymértékben emeli Szentesnek a városias jellegét. A területnek vízzel való ellátása legmegfelelőbbben ártézi kút fásásával biztosítható (...) ami (...) 5-8000 pengő költséggel járna.

A villamosáramnak a helyszínre kivezetésével járó költségek összege aszerint alakul, hogy hol lesznek az épületek megépítve. Ő számolni kell e címen legalább 10000 pengő költséggel. (...)

Az átengedendő terület megfelelően elkészítendő lenne – elegyengetendő, vízmentesítendő és gypesítendő – lenne, amit szintén a város végeztetne el a saját költségén. Bár pontos számítás a város részéről hozandó áldozat pénzben kifejezett értékéről még nem eszközölhető, ... nem lesz olyan nagy, ... amit nem lenne érdemes meghozni.

Csongrád vármegye különösen vitéz és dr. Bonczos Miklós ár óméltósága és dr. Dósa István alispán ár óméltósága ebben az ügyben is a legmeszebbben lévő segítségére vannak a városnak – még anyagi áldozattal is –, amennyiben a repülőtérnek felajánlott területet kettészelő vicinális útnak az áthelyezését a vármegye eszközli.

Az Országos Légügyi Hivatal kiküldötte a kizemelt területet megtekintette és a maga részéről alkalmasnak találta és az repülőosztálynak Szentesre leendő elhelyezését a maga részéről lehetők tartja, figyelemmel az egyéb követelményekre is. Ő

A polgármester ... tisztelettel kéri a tekinte-

tes képviselő testületet, hogy mondja ki, egy repülőszázadnak, s amennyiben lehetséges egy repülőosztálynak is Szentesre leendő elhelyezését kívánatosnak tartja és ebből a célból repülőtérnek felajánlja a megegyezés szerint megállapítandó bér mellett ...”

A jelenlévő harminckilenc képviselő név szerinti szavazással igent mondott a repülőtér létesítésére.

<sup>2</sup> Több helyen találkoztam Pirity, Pirityi név-írással. A sajátkezű aláírása: Pirithy. Szentesen született 1910. december 28-án, és meghalt Budapest 2003. május 17-én. A Kerepesi temetőben alussza örök álmát. Születése időpontjában édesapja volt a Petőfi Szálló és Étterem bérloje. Volt sport-, polgári forgalmi-, vadász- és szállítórepülő. Tartalékos főhadnagy. A finn hadsereg önkéntes vadászipilóta hadnagya és megkapta a Honoris Causa finn repülő érem és a finn Hadi Emlékérem, a „Hadrakelt Sereg szalaggal kitüntetések, illetve a Magyar Érdemrend Lovagkeresztje kitüntető köztársasági elismerés birtokosa. A német megszállókkal szemben tanúsított ellenállása miatt a nyilasok letartóztatták. Sikeres szökése után Budapesten bujkált, majd szovjet hadifogságba került, ahonnan a Vorosilov marsall közbenjárására szabadult. Repülő barátai segítségével a HM. Légügyi osztályán kapott beosztást. Negyvenhatban a polgári repülésben lett ismét pilóta, majd a MASZOVLET-től, mivel Finnországban a szovjetek ellen harcolt, elbocsájtották. Családjával Ausztráliába menekült, ahonnan még a rendszerváltás előtt, a nyolcvanas évek végén települt haza. Kalandos életútján 92 évet élt.)

<sup>3</sup> A *Magyar Szárnyak* 1938. évi 8. számában írja „A szentesiek kitűnően álcázott hangárja már 100 méterről is alig különböztethető meg a környezetétől.” A szakértő megfigyelő észrevétele Pusztai József szentesi festőmester kiváló színdinamikai technikáját dicséri.

<sup>4</sup> A növendékek többsége helybeli volt, de már a 1938-as repülőtéravató után a csongrádi, a hódmezővásárhelyi, az orosházi, a Mindszenti, a felgyői és a kisteleki 16-22 éves fiatalok is megjelentek, akik Szentesen akarták megtanulni a repülés tudományát, kultúráját. 1940-re jelentősen bővült a szentesi kiképzésbe bekapcsolódó helységek sora.)

<sup>5</sup> Almásy László, a 282. sz. nemzetközi pilóta igazolvány birtokosa mint Afrika-szakértő

szolgált a második világháborúban Németországot Rommel tábornok tanácsadójaként. Csak az 1951-ben bekövetkezett halála után tudódott ki, hogy a jeles Afrika-kutató valójában az angol titkosszolgálat ügynöke volt. Repült egy nem hivatalos világrekordot akkor, amikor Angliából Egyiptomba vontatták repülőgéppel. A szentesi cserkészrepülőknél, szimpátiából egy vitorlázó repülőgépet ajándékozott. Az ő életéről, munkásságáról szól az *Angol beteg* című amerikai film, amely 1997-ben 9 Oscar-díjat nyert. (Rendezte Anthony Minghella.)

<sup>6</sup> Nyilvánvalóan a Murányi lányok voltak, Ili és Vali.

<sup>7</sup> A kinevezéséről így ír a Szentesi Napló: „A kormányzó vitéz Szendrei László alezredesi, megyebeli (Algyő melletti) földbirtokost nevezte ki Csongrád megye főispánjának.” Az MTI közleményéből: Szegeden született 1891. február 3-án. A középiskola elvégzése után katonai pályára lépett. A világháborúban mindvégig a frontvonalban harcolt. 1915-ben repülő szolgálatba lépett. Háromszor sebesült. Tizennégy légigyőzelmet aratott. Számos hadikitüntetés birtokosa. Tizenhét évig volt a Vitézi Szék székartója, majd szék-kapitánya. A Kormányzó Úr kitüntető bizalmából a 1939 februárjától a Vitézi Szék Mezőgazdasági Osztályát vezette Csongrád vármegye főispáni

kinevezéséig. Kiváló gyakorló gazda. 1940 novemberéig látta el a főispáni megbízatást.

<sup>8</sup> A Magyar Királyi Légügyi Hivatal 1938 júliusában tartotta a vitorlázó repülő keret oktatóinak haderőn kívüli fölkészítését. Az egy hónapos tanfolyamot Esztergomban rendezték. Szentesről részt vett vitéz Bogyay Kamill, Massányi Sándor, dr. Kunszeri Béla és Schlett László, míg Szegedről Guelminő László. A LűH megbízott parancsnoka Somogyi Kálmán repülő százados, a kiképzésvezető v. Hefty Frigyes volt. Almásy gróf, az Afrika-kutató a térképismeretet és navigációt, illetve még a műszertant, dr. Kertész László a MAeSz titkára repülés-jogot, vitéz Déry Mihály vadászipilót hadnagy a harci repülés alapvető tudnivalóit oktatta. Dr. Kunszeri Béla a csörlést tanította az oktatóknak.

<sup>9</sup> „Nagy lökést adott a vásárhelyieknek a szentesiek 1939-es látványos bemutatója – írja a *Magyar Szárnyak*ban Hódi Imre. Még ez év novemberében megalakult a Hódmezővásárhelyi Sportrepülő Egyesülete. Elnök: dr. Simkó Elemér főispán, ügyvezető elnök: dr. Pásztor Imre főorvos, főtitkár: Csergő István tanár, titkár: Kiss Gergely. Az 1940-ben, Szegeden megalakult „Pálffy Dénes cserkészőrs alkotta magát a későbbi cserkészrepülő csapatnak.

(Folytatása következik)